



# Turun kaupungin liikenneturvallisuusohjelma 2022

Liitteet

# Sisällys

## Liite 1. Liikenneturvallisuuden nykytila ja toimintaympäristö

- A. Tieliikenneonnettomuudet ja uhrin Turussa
- B. Onnettomuuksien tapahtumapaikat
- C. Henkilövahingot asukasmääriin suhteutettuna
- D. Henkilövahingot tienkäyttäjryhmän mukaan
- E. Henkilövahingot ikäryhmän kokoon suhteutettuna
- F. Henkilövahingot tienkäyttäjä- ja ikäryhmän mukaan
- G. Onnettomuuskustannukset Turussa
- H. Liikennevahingot
- I. Työmatkatapaturmat jalan tai pyöräillen
- J. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tapaturmat
- K. Turun kaupungin turvallisuuskysely
- L. Tyytyväisyys eri kulkumuotojen liikenneturvallisuuteen

## Liite 2. Vuorovaikutus ja kyselytulokset

- A. Vuorovaikutus hankkeen aikana
- B. Sidosryhmien haastattelut
- C. Kyselyt
- D. Ryhmähaastattelut
- E. Työpajat

## Liite 3. Kootut liikenneturvallisuustavoitteet muista dokumenteista

- A. Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026
- B. Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen MAL-sopimus 2020–2031
- C. Turku 2029 -kaupunkistrategia
- D. Turun kaupungin turvallisuussuunnitelma 2021–2024
- E. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- F. Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029



# Liite 1.

## Liikenneturvallisuuden nykytila ja toimintaympäristö



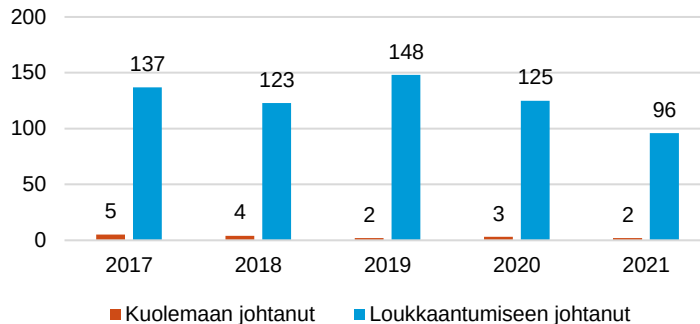
# A. Tieliikenneonnettomuudet ja uhrin Turussa

Vuosina 2017–2021 Turussa tapahtui yhteensä 16 kuolemaan johtanutta ja 629 loukkaantumiseen johtanutta poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli keskimäärin 3 kpl/vuosi ja loukkaantumiseen johtaneita 126 kpl/vuosi. Onnettomuuksissa kuoli yhteensä 17 henkilöä (keskimäärin 3 henkilöä/vuosi) ja loukkaantui 780 henkilöä (156 hlöä/vuosi).

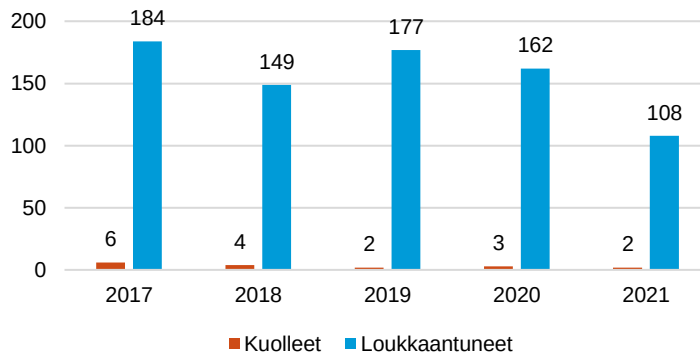
Viidentoista viime vuoden aikana nolla liikennekuolemaa on saavutettu Turussa kerran (vuonna 2015).



Lkm  
**Tieliikenneonnettomuudet Turussa vuosina 2017–2021**



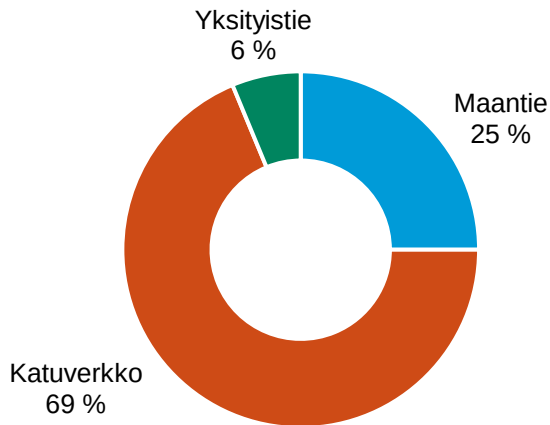
Hlö  
**Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet tai loukkaantuneet Turussa vuosina 2017–2021**



## B. Onnettomuuksien tapahtumapaikat

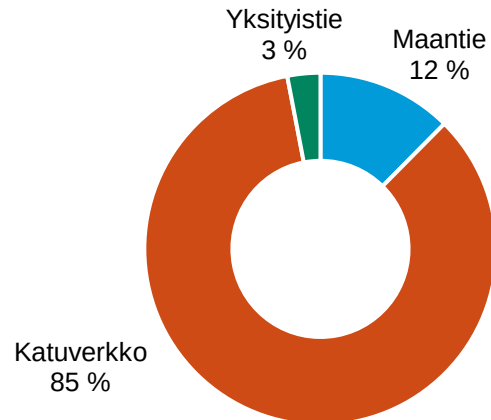
Valtaosa kuolemaan ja loukkaantumiseen johtaneista tieliikenne-onnettomuuksista on tapahtunut katuverkolla.

**Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien  
(n=16) tapahtumapaikka vuosina 2017–2021**



■ Maantie ■ Katuverkko ■ Yksityistie

**Loukkaantumiseen johtaneiden  
onnettomuuksien (n=628)  
tapahtumapaikka vuosina 2017–2021**



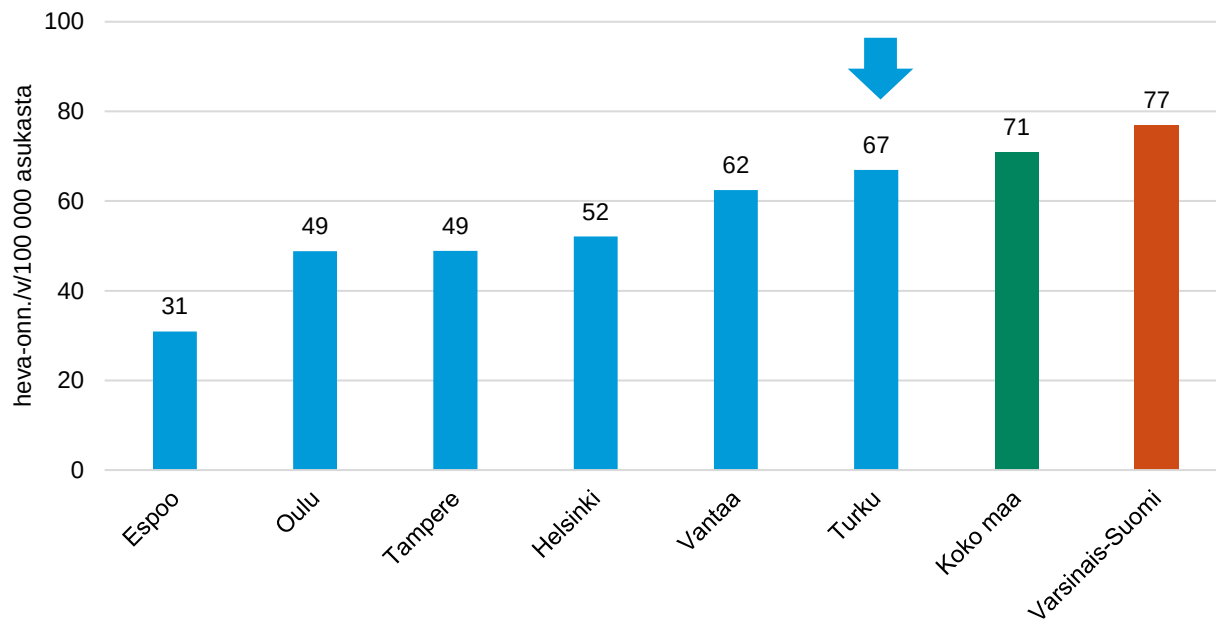
■ Maantie ■ Katuverkko ■ Yksityistie



## C. Henkilövahingot asukasmääriin suhteutettuna

Henkilövahinkoon (loukkaantumiseen tai kuolemaan) johtaneiden onnettomuuksien määrä asukaslukuun suhteutettuna on Turussa pääosin hieman suurempi kuin muissa isoissa suomalaisissa kaupungeissa, mutta pienempi kuin koko maassa keskimäärin.

Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä kaupungin tai alueen 100 000 asukasta kohden (keskiarvo 2017–2021)

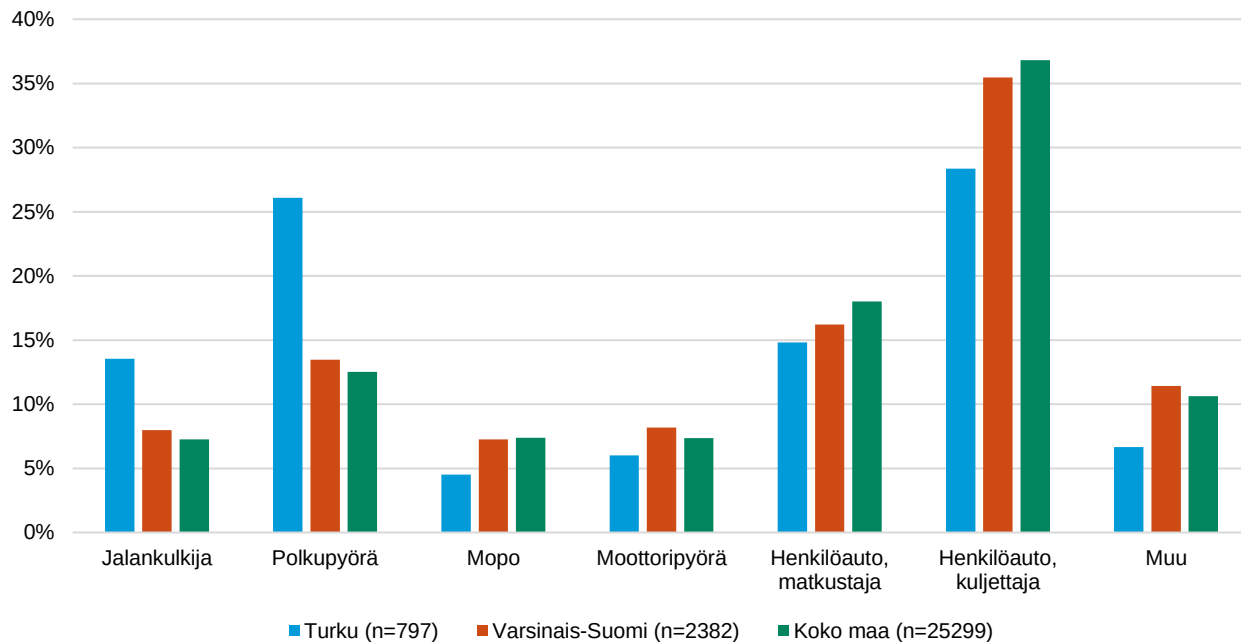


## D. Henkilövahingot tienkäyttäjärühmän mukaan

Turussa korostuu koko maata enemmän jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneet onnettomuudet. Henkilöauton kuljettajien osuus uhreista on puolestaan koko maan keskiarvoa pienempi.

Turun tieliikenteessä vuosina 2017–2021 kuolleista 17:sta henkilöstä puolet (53 %; 9 hlöä) oli jalankulkijoita ja pyöräilijöitä oli 12 % (2 hlöä). Loukkaantuneita oli yhteensä 780 henkilöä, joista 13 % (99 hlöä) oli jalankulkijoita ja 26 % (206 hlöä) pyöräilijöitä.

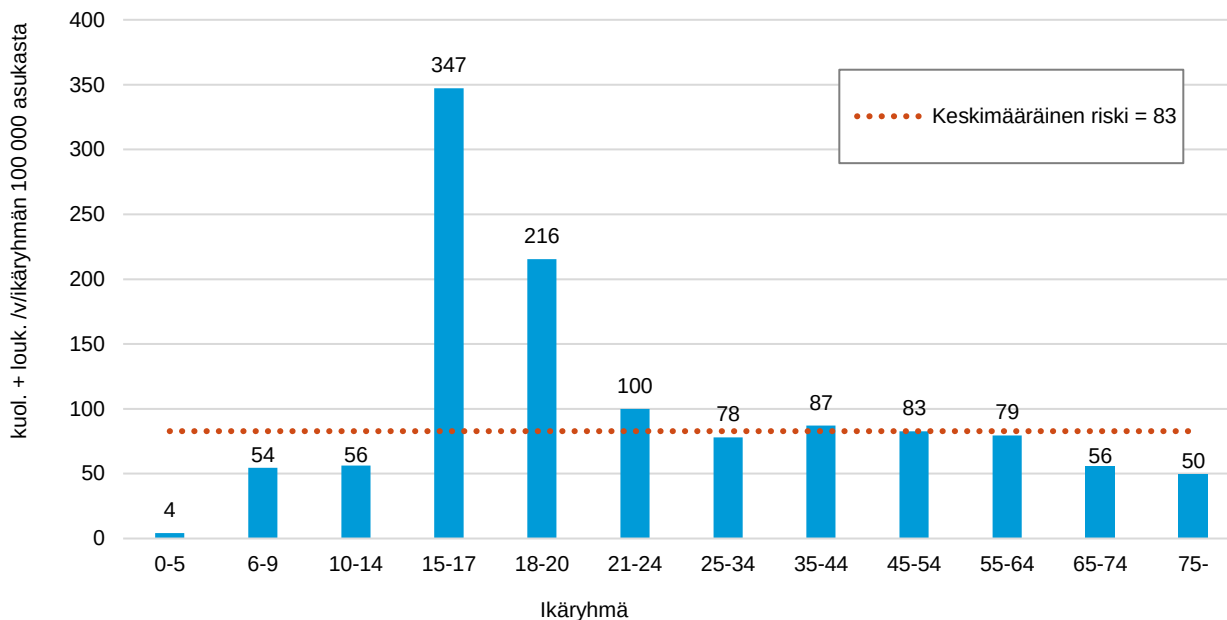
Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet tienkäyttäjärühmittäin (%) vuosina 2017-2021



# E. Henkilövahingot ikäryhmän kokoon suhteutettuna

Henkilövahinkojen määrä ikäryhmän 100 000 asukasta kohden Turussa  
(keskiarvo 2017–2021)

Ikäryhmittäin tarkasteltuna suurin onnettomuusriski on nuorilla (15–17-vuotiailla) ja nuorilla aikuisilla (18–20-vuotiailla). Nuorilla on yli nelinkertainen riski ja nuorilla aikuisilla lähes kolminkertainen riski joutua liikenneonnettomuuteen kuin turkulaisilla keskimäärin.





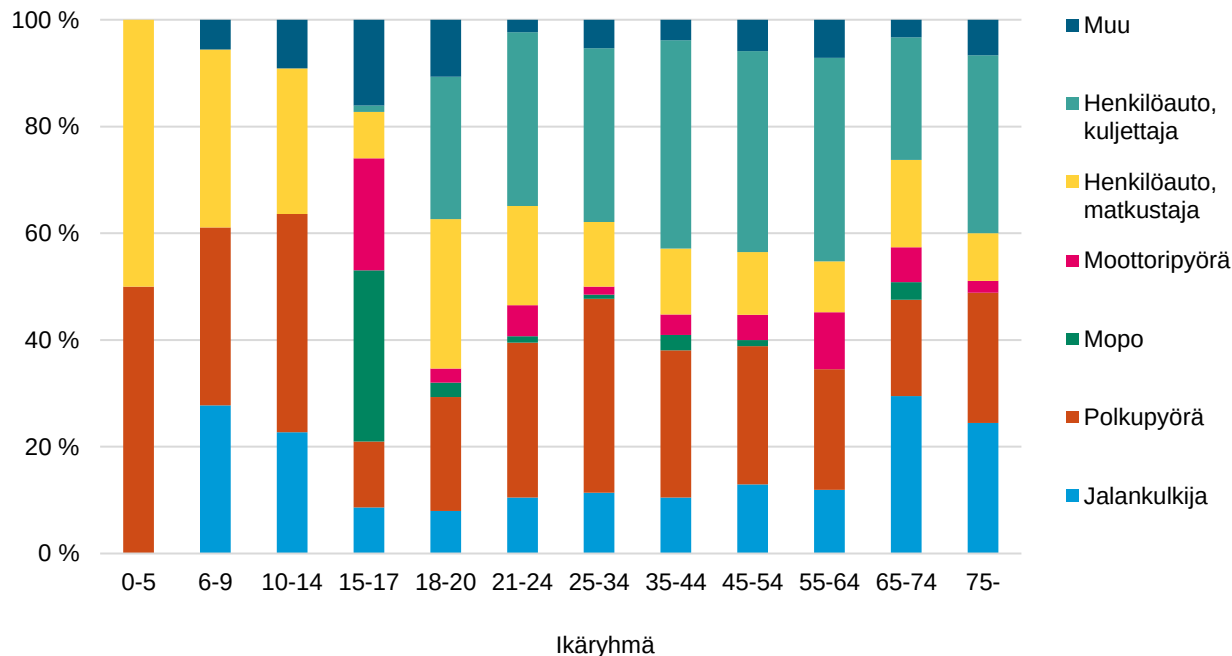
# F. Henkilövahingot tienkäyttäjä- ja ikäryhmän mukaan

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodon mukaan ikäryhmittäin Turussa vuosina 2017–2021

Lapsilla (alle 15-vuotiailla) korostuvat pyörällä ja henkilöauton matkustajana tapahtuneet onnettomuudet. Nuorille (15–17-vuotiailla) tapahtuu muita ikäryhmiä enemmän mopo- ja moottoripyöraonnettomuuksia.

Nuorilla aikuisilla (18–20-vuotiailla) korostuvat niin henkilöauton kuljettajana kuin matkustajana tapahtuneet onnettomuudet sekä polkupyöraonnettomuudet (*Huom. Tilastoidut sähköpotkulauta-onnettomuudet on todennäköisesti luokiteltu polkupyöraonnettomuuksiksi*). Työikäisille sattuu etenkin henkilöautolla tapahtuneita onnettomuuksia.

Pyöräilyonnettomuuksien uhreissa on etenkin 25–34-vuotiaita ja jalankulkuonnettomuuksissa ikääntyviä (yli 64-vuotiaita).



# G. Onnettomuuskustannukset Turussa

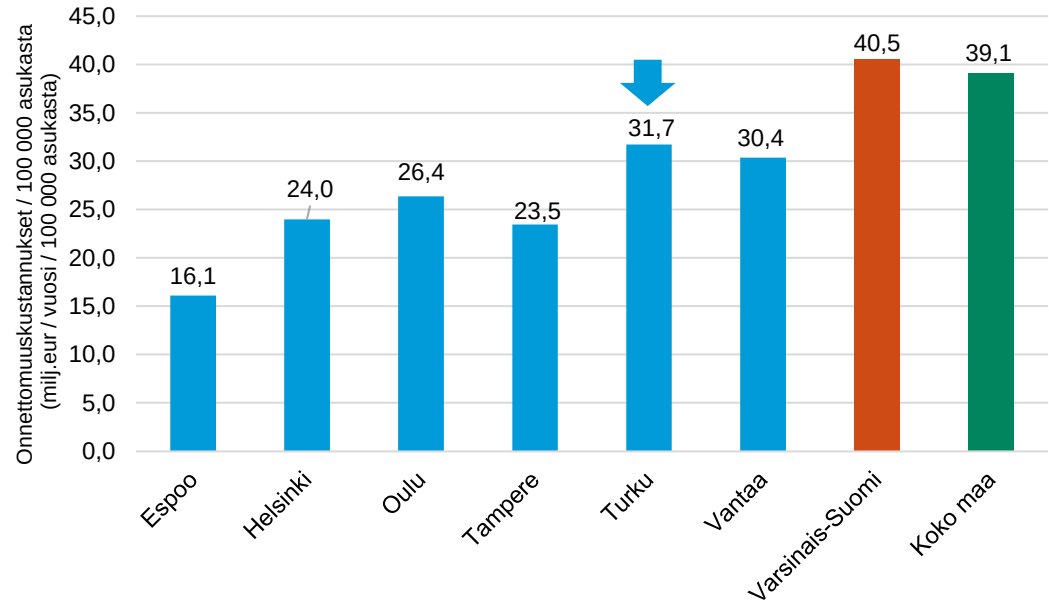
Liikenneonnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia voidaan arvioida onnettomuuksille määritettyjen [yksikkökustannusten](#) (Väylävirasto 2020) perusteella.

Vuosina 2017–2021 Turussa tapahtui 15 kuolemaan johtanutta, yli 600 loukkaantumiseen johtanutta ja yli 2000 omaisuusvahinkoon johtanutta poliisin tietoon tullutta tieliikenneonnettomuutta.

Yhteiskunnalle aiheutui onnettomuuksista arviolta noin 61 miljoonan euron vuosittaiset kustannukset, josta Turun kaupungille kohdistui laskennallisesti 9–12 miljoonaa euroa/vuosi (15–20 % kokonaiskustannuksista).

Asukaslukuun suhteutettuna Turussa tapahtuneista onnettomuuksista aiheutui yhteiskunnalle keskimäärin enemmän kustannuksia kuin muissa isoissa suomalaisissa kaupungeissa tapahtuneista onnettomuuksista, mutta vähemmän kuin Varsinais-Suomessa tai koko maassa keskimäärin.

**Yhteiskunnalle aiheutuneet onnettomuuskustannukset asukaslukuun suhteutettuna (keskiarvo 2017–2021)**



# H. Liikennevahingot

Onnettomuustietoinstituutti OTI tilastoi liikennevakuutuksesta korvattuja omaisuus- ja henkilövahinkoja Liikennevahinkoraporttiin. Uhriksi katsotaan kuollut tai vammautunut henkilö, jolle on lievimmillään korvattu vammojen tarkistuskäynnistä syntyneitä kuluja. Liikennevahinkoraportin mukaan Turussa tapahtui yhteensä 3060 liikennevakuutuksesta korvattua henkilövahinkoa ja 17 363 omaisuusvahinkoa vuosina 2016–2020 (vuoden 2021 tietoja ei ollut vielä saatavilla). Määrät ovat huomattavasti suurempia mitä poliisin tietoon perustuvat onnettomuustiedot, sillä useat lievestä onnettomuuksista eivät tule poliisin tietoon.

Liikennevahinkotilasto antaa osviittaa siitä, että läheskään kaikki jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet eivät tule poliisin tietoon: Vuosina 2016–2020 Turussa oli 413 kevyen liikenteen uhria (keskimäärin 82 henkilöä/vuosi) ja yhteensä 589 kevyen liikenteen vahinkoa (eli osa onnettomuuksista johti vain omaisuusvahinkoon), joista maksettiin korvauksia liikennevakuutuksesta. Kevyellä liikenteellä tarkoitetaan jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Uhimäärä on noin 30 % suurempi mitä poliisin tietoon tullut luku (318 henkilöä) vastaavalla ajanjaksolla. Näiden lisäksi esimerkiksi pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet (mm. kaatuminen väylän epätasaisuuden tai kunnon vuoksi) eivät näy poliisin tilastossa, ellei seurauksena ole kuolema tai vakava loukkaantuminen.

## Liikennevakuutus

*on Suomessa lakisääteinen vahinkovakuutus, joka korvaa moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvia vahinkoja. Liikennevahinkoraportti-aineistoon ei sisälly tietyt Liikennevakuutuskeskuksessa käsitellyt vahingot, kuten tuntemattomaksi jääneiden moottoriajoneuvojen aiheuttamat henkilövahingot ja vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamat liikennevahingot.*



# I. Työmatkatapaturmat jalan tai pyöräillen

Tapaturmavakuutuskeskuksen (TVK:n) tilastojen mukaan vuosina 2015–2019 Turussa tapahtui yhteensä 3270 jalankulutusapaturmaa ja 1511 polkupyörätapaturmaa työmatkoilla, eli keskimäärin 654 jalankulutusapaturmaa/vuosi ja 302 polkupyörätapaturmaa/vuosi. Yli puolet tapaturmista (60 % jalankulutusapaturmista ja 66 % pyöräilytapaturmista) johti korkeintaan 3 päivän sairauspoissaoloon ja noin viidennes (21 % jalankulutusapaturmista ja 18 % pyöräilytapaturmista) korkeintaan kahden viikon sairauspoissaoloon. Tätä pidempiä sairauspoissaoloja oli 19 %:ssa jalankulutusapaturmista ja 16 % pyöräilytapaturmista.

Valtaosa jalankulutusapaturmista (94 %) johtui kaatumisesta, liukastumisesta tai kompastumisesta. Samaten valtaosa (75 %) pyöräilytapaturmista johtui kaatumisesta, liukastumisesta tai kompastumisesta ennen pyöräilyä tai sen jälkeen. Jos jätetään huomiotta ennen tai jälkeen pyöräilyn tapahtuneet tapaturmat, muodostuu 46 % pyöräilytapaturmista yhteentörmäyksestä auton kanssa ja 24 % yhteentörmäyksestä pyörän tai mopon kanssa.



| Jalankulutusapaturmat työmatkoilla Turussa 2015–2019 (n=3270) | Osuus (%) |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| Kaatuminen, liukastuminen tai kompastuminen                   | 94        |
| Yhteentörmäys moottoriajoneuvon tai pyörän kanssa             | 2         |
| Muut syyt                                                     | 4         |

| Polkupyörätapaturmat työmatkoilla Turussa 2015–2019 (n=1511)             | Osuus (%) |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Kaatuminen, liukastuminen tai kompastuminen pyörälle mentäessä/tultaessa | 75        |
| Yhteentörmäys henkilöauton kanssa                                        | 11        |
| Yhteentörmäys pyörän tai mopon kanssa                                    | 6         |
| Pyörällä kaatuminen                                                      | 4         |
| Muut syyt                                                                | 3         |

*Aineistossa on palkansaajille lakisääteisestä tapaturmavakuutuksesta korvatut työmatkatapaturmat. Työmatkatapaturmalla tarkoitetaan kodin ja työpaikan välisillä matkoilla sattuneita tapaturmia. Työajalla tapahtuneita tapaturmia ei lasketa työmatkatapaturmiksi.*

# J. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tapaturmat

Jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneita tapaturmia voidaan tarkastella myös Terveiden ja hyvinvoinninlaitoksen (THL:n) tilastojen perusteella. Tilastot kattavat sellaiset jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneet tapaturmat, joiden seurauksena potilasta on hoidettu vuodeosastolla. On syytä huomata, että TVK:n työmatkatapaturmatilastosta poiketen THL:n tilastot perustuvat potilaan asuinkuntaan, eivätkä ne huomioi tapaturman tapahtumispaikkakuntaa.

Vuosina 2016–2020 turkulaisille tapahtui yhteensä 62 THL:n tilastoimaa jalankulkutapaturmaa, eli keskimäärin 12 kpl/vuosi. Pyöräilytapaturmia sattui vastaavassa ajassa yhteensä 320 kpl, eli keskimäärin 64 kpl/vuosi. Pyöräilytapaturmien määrä näyttää nousseen merkittävästi edelliseen viisivuotiskauteen (2011–2015) verrattuna. On mahdollista, että myös sähköpotkulautaan nettomuukuksia on kirjattu pyöräilytapaturmiksi. Lisäksi pyöräilymäärien kasvu on saattanut lisätä tapaturmien määrää.

## Turkulaisten jalankulkijoiden tapaturmat (vuodeosastolla hoidetut potilaat)

|                  | 2011–2015 | 2016–2020 |
|------------------|-----------|-----------|
| <b>Summa</b>     | 57        | 62        |
| <b>Keskiarvo</b> | 11        | 12        |

## Turkulaisten pyöräilijöiden tapaturmat (vuodeosastolla hoidetut potilaat)

|                  | 2011–2015 | 2016–2020 |
|------------------|-----------|-----------|
| <b>Summa</b>     | 173       | 320       |
| <b>Keskiarvo</b> | 35        | 64        |

Potilaiden määrä on laskettu uniikkien henkilötunnisteiden määrän perusteella. Jos henkilöllä on ollut useampi erillinen tapaturma, näkyy hän vain yhtenä potilaana, koska tarkastelu on tehty viisivuotisjaksolle. Yksittäisten hoitojaksojen laskeminen voisi puolestaan antaa liian suuren luvun, sillä samaan tapaturmaan voi liittyä useita hoitojaksoja. Lisäksi aineistopoiminnassa on tapahtunut muutos: Aiemmin hoitojaksoihin sisältyi myös päiväkirurgia, mutta vuodesta 2017 alkaen lukuihin sisältyy vain julkinen vuodeosasto sekä kuntoutuslaitoshoidot.



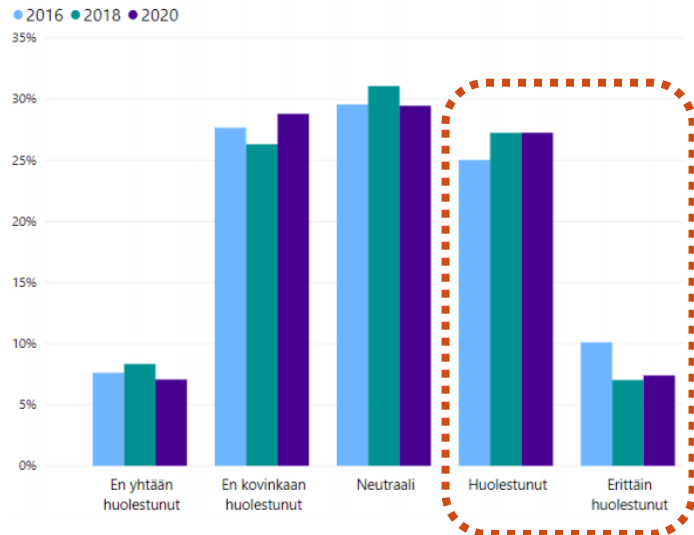
# K. Turun kaupungin turvallisuuskysely

Turun kaupungin kaikille avoin turvallisuuskysely on toteutettu vuosina 2016 (695 vastaajaa), 2018 (1596 vastaajaa) ja 2020 (920 vastaajaa).

Turvallisuuskyselyyn 2020 vastanneiden mukaan kaupungin keskeisimmiksi ongelmiksi koettiin (osuus kaikista vastaajista) **huumeiden käyttäjät (15 %)**, **häiriökäyttäytyminen (13 %) ja holtittomat autoilijat (10 %)**.

Joka kolmas vastaajista pelkää joutuvansa liikenneonnettomuuden uhriksi.

## Joudut liikenneonnettomuuden uhriksi



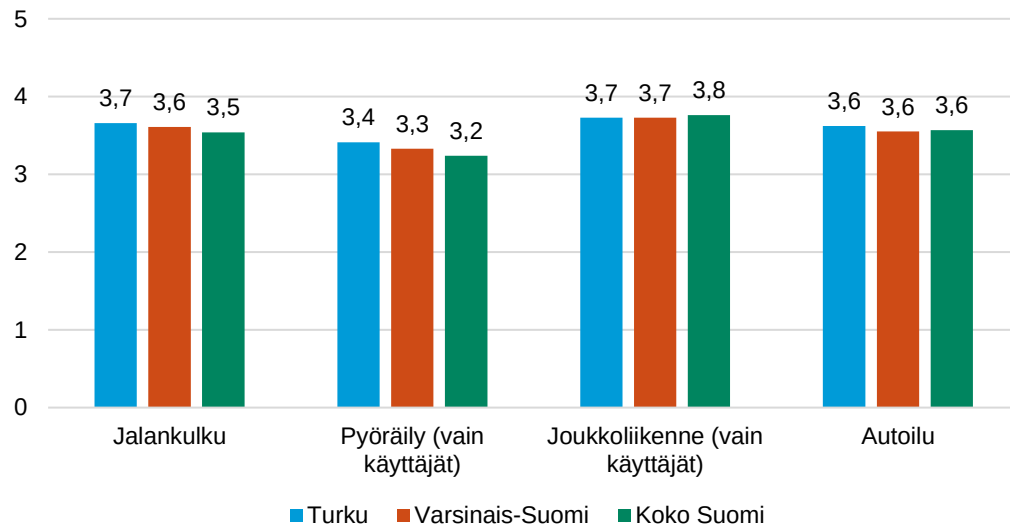
# L. Tyytyväisyys eri kulkumuotojen liikenneturvallisuuteen

Traficomin valtakunnallinen Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin -tutkimus mittaa kansalaisten tyytyväisyyttä liikenneolosuhteisiin ja liikkumisen palvelutasoon. Tutkimus otos oli valtakunnallisesti 25 000 henkilöä, ja otanta tehtiin alueryhmätasoitettuna erikokoisista kaupunkiseuduista.

Kyselytutkimus toteutetaan joka toinen vuosi ja sitä on tehty vuodesta 2011 alkaen. Kyselyn tuloksissa on aina kunkin vuoden mukainen maakunta-/kuntajako.

Turussa oltiin keskimäärin hieman tyytyväisempiä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuteen Varsinais-Suomen maakunnan ja koko maan tuloksiin verrattuna. Autoilun osalta Turun tyytyväisyys oli samaa luokkaa muun Varsinais-Suomen maakunnan ja koko maan tuloksiin verrattuna. Koko maan tuloksiin verrattuna Turun tulokset joukkoliikenteen turvallisuudesta oli hieman heikommat mutta samalla tasolla muun Varsinais-Suomen maakunnan tulosten kanssa. Turussa tyytyväisimpiä oltiin joukkoliikenteen ja jalankulun turvallisuuteen (3,7 asteikolla 1–5) ja tyytymättömiä pyöräilyn turvallisuuteen (3,4).

**Tyytyväisyys kulkumuodon liikenneturvallisuuteen  
(5 = erittäin tyytyväinen ... 1 = erittäin tyytymätön)**



[Linkki tutkimuksen aineistoihin](#)



# Liite 2. Vuorovaikutus ja kyselytulokset





# A. Vuorovaikutus hankkeen aikana

Hankkeen ohjausryhmä kokoontui neljä kertaa hankkeen aikana ja projektiryhmä kahdeksan kertaa. Syksyllä 2021 Turun kaupungin eri palvelukokonaisuuksien johtoryhmille ja konsernihallinnolle pidettiin liikenneturvallisuustyön esittelykierrros, jossa esiteltiin liikenneturvallisuusohjelman laatimistyötä ja sitoutettiin eri osapuolia mukaan kaupungin tekemään liikenneturvallisuustyöhön. Lisäksi haastateltiin kaupungin palvelukokonaisuuksien edustajia, jotta saatiin kerättyä näkemyksiä liikenneturvallisuustyön resursoinnista ja kehittämistarpeista. Samalla sitoutettiin eri osapuolia liikenneturvallisuustyön ohjaukseen ja kartoitettiin asioita, joita ohjelman laadintatyössä tulisi huomioida.

Sidosryhmien osalta haastateltiin Liikenneturvaa, ELY-keskusta, poliisia ja pelastuslaitosta. Kaupungin työntekijöiden ja luottamushenkilöiden näkemyksiä liikenneturvallisuudesta kerättiin sähköisellä kyselyllä marras–joulukuussa 2021. Tavoite- ja toimenpidetyöpajat kaupungin ja sidosryhmien henkilöstöille järjestettiin maaliskuussa ja kesäkuussa 2022. Molempien työpajojen jälkeen konsultti järjesti sisäiset round table -tilaisuudet.

Nykytila-analyysin, kyselytulosten ja työpajatyöskentelyn perusteella ohjelmalle muodostettiin visio, tavoitteet ja painopisteet, joiden pohjalta määritettiin tarvittavat toimenpidekokonaisuudet.

Liikenneturvallisuusohjelma oli luonnoksena kommentoitavana sidosryhmillä 5.10.–21.10.2022. Suunnitelmaan saatiin Xx kommenttia, ja ne koskivat yleisimmin Xx, Xx..



Sidosryhmien  
haastattelut



Kyselyt



Ryhmähaastattelut



Työpajat





# B. Sidosryhmien haastattelut



# Liikenneturvallisuustyön nykytilanne (sidosryhmien näkemyksiä)

## Liikenneturva:

- Liikenneturva on tehnyt joitakin yksittäisiä liikenneturvallisuustoimenpiteitä Turussa.
- Kaupungin alueellisen aseman vuoksi esimerkiksi liikennekäyttäytymisen seuranta toteutuu Varsinais-Suomessa lähes kokonaan Turun kaupungin alueella.
- Aktiivisinta toiminta on ollut yksittäisissä kouluissa ja varhaiskasvatuksen toimipisteissä.

## ELY-keskus:

- Liikenneympäristön parantamisen osalta taso on suhteellisen hyvä.
- Ei tiedossa, kuinka järjestelmällisesti liikenneturvallisuustoimenpiteitä kaupungissa ohjelmoidaan ja miten yhteistyö infratoimenpiteiden osalta toimii kaupungin eri yksiköiden välillä (mm. kaavoitus, liikennesuunnittelu, infrahankkeiden suunnittelu ja toteuttaminen).
- ELY-keskusta ei ole kutsuttu mukaan liikenneturvallisuusryhmän toimintaan
- Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -kyselyn perusteella liikenneturvallisuustyössä on useita kehityskohteita (Turku sai 2/5 tähteä).

## Poliisi:

- Turun kaupungin kanssa tehdään aktiivista yhteistyötä mm. eri työryhmien kautta.
- Turku on hankkinut lisää kameratolppia viime vuosina, ja sijoituspaikat on katsottu yhdessä poliisin kanssa. Automaattivalvonnan lisääminen on parantanut liikenneturvallisuutta.
- Nopeusrajoitusten alentamisen yhteydessä tulisi miettiä nykyistä enemmän rakenteellisia keinoja, kuten korotuksia, kavennuksia, ajoratamerkintöjä ja nopeuden näyttötauluja koska niillä tuetaan tienkäyttäjien mahdollisuuksia noudattaa olemassa olevia rajoituksia.

## Pelastuslaitos:

- Kaupungin tekemä liikenneturvallisuustyö näyttäytyy lähinnä liikennesuunnittelussa ja nopeusrajoituksissa.
- Kun liikenneturvallisuutta parannetaan, niin pelastuslaitoksen tehtävämäärä saattaa pienentyä, mutta mahdollisesti hankaloituvat liikennejärjestelyt hidastavat hälytysajoneuvojen liikkumista.



# Toiminnan kehittäminen (sidosryhmien näkemyksiä)

## Liikenneturva:

- Turussa pitäisi olla toimiva liikenneturvallisuuksuystyöryhmä, aivan kuten lähes kaikissa muissa Lounais-Suomen kunnissa. Ryhmän tulisi olla poikkihallinnollinen ja siihen tulisi osallistaa myös keskeisten sidosryhmien edustajat.
- Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -malli olisi luonteva pohja liikenneturvallisuuksuystyölle, koska sitä käytetään jo kattavasti muualla maakunnassa.

## ELY-keskus:

- Kaupungilla tulisi olla toimiva liikenneturvallisuuksuryhmä, jossa on edustettuna kaikki hallintokunnat ja tärkeimmät sidosryhmät.
- Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -mallin mukainen työskentely liikenneturvallisuuksuuden edistämiseksi.
- Liikenneturvallisuuksusuunnitelman laatiminen, toteuttaminen ja vaikutusten seuraaminen (mukaan lukien infraan liittyvät asiat).

## Poliisi:

- Selkeät yhteydenottokanavat helpottavat asioiden sujuvaa hoitamista.
- Monitahoinen organisaatio aiheuttanee haasteita asioiden sujuvan hoitamisen kannalta. Liikenneturvallisuuksuuteen vaikuttavien vastuiden tulee olla selkeitä ja mahdollisimman yksinkertaisia, jotta päätöksenteko on tehokasta ja laadukasta.
- Kaupungin tekemää liikenneturvallisuuksuviestintää tulee tehostaa niin sisäisesti kuin ulkoisesti. Se lisäksi liikenneturvallisuuksustoimien vaikuttavuutta.

- Turun pitää tienpitäjänä huolehtia siitä, että kaupungilla on riittävä ja tarkoituksenmukainen valvonta tienpitäjän vastuulla olevien valvontavelvoitteiden suhteen, kuten eri tietyöalueiden ja tien kunnossapidon osalta.

## Pelastuslaitos:

- Liikenneturvallisuuksuystyötä tulisi tehdä virkamiesjohtoisesti asiat edellä, eikä antaa poliitikkojen tehdä päätöksiä tunteella, jotka voivat vaikuttaa negatiivisesti liikenneturvallisuuksuuden parantamiseen.



# Tuki kaupungin liikenneturvallisuustyölle (sidosryhmien näkemyksiä)

## Liikenneturva:

- Liikenneturvan pitkä kokemus alueellisesta liikenneturvallisuustyöstä ja kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien toiminnasta on täysimittaisesti Turun kaupungin käytettävissä, kun luonteva ja jatkuva keskusteluyhteys esimerkiksi liikenneturvallisuustyöryhmän kautta muodostetaan.
- Liikenneturvalla on valmis valtakunnallinen toimintamalli kuntien liikenneturvallisuustyön tukemiseen ja Liikenneturvan tarjoaman, lähtökohtaisesti maksuttoman tuen implementointiin kunnan alueella.

- Osana liikenneturvallisuustyötä myös Turun kaupungin omien työntekijöiden liikenneturvallisuus ja kaupungin toimenpiteet työnantajana tulee huomioida.

## ELY-keskus:

- ELY-keskus voi osallistua liikenneturvallisuusryhmän toimintaan.
- Olisi hyvä keskustella, tulisiko kaupungin palkata ulkopuolinen liikenneturvallisuuskoordinaattori aktivoimaan toimintaa, jos omat resurssit eivät riitä.
- ELY-keskus rahoittaa osaltaan kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaa ja

seutukuntien liikenneturvallisuustyötä koordinoimalla sitä.

- Viiden tähden liikenneturvallinen kunta -toimintamallin tarjoaminen kaupungin liikenneturvallisuustyön perustaksi.

## Poliisi:

- Aktiivisen ja välittömän yhteydenpidon jatkaminen ja kehittäminen siten, että tienkäyttäjien turvallisuus lisääntyy.

## Pelastuslaitos:

- Turvallisuusviestintää tehdään jo nyt myös liikenneturvallisuusnäkökulmasta, mutta sitä voisi tietenkin lisätä.
- Sattuneista onnettomuuksista pelastuslaitos ei välitä tietoja kaupungille [kaupunki saa tiedot muuta kautta], mutta tietojen välittäminen liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisista paikoista voisi olla järkevää.





# C. Kyselyt



# Kyselyn vastaajat

Turun kaupungin työntekijöille ja luottamushenkilöille suunnattu sähköinen liikenneturvallisuuskysely oli vastattavissa 1.11.–31.12.2021. Kyselyyn vastasi yhteensä 637 henkilöä, joista 605 oli töissä kaupungilla, 26 toimi luottamushenkilönä ja 6 henkilöä edusti kumpaakin ryhmää. Kyselyyn vastanneista kaupungin työntekijöistä puolet työskenteli kasvatuksen ja opetuksen palvelukokonaisuudella. Yksittäisiltä palvelualueilta eniten vastauksia saatiin varhaiskasvatuksesta (noin 100) ja perusopetuksesta (noin 100).

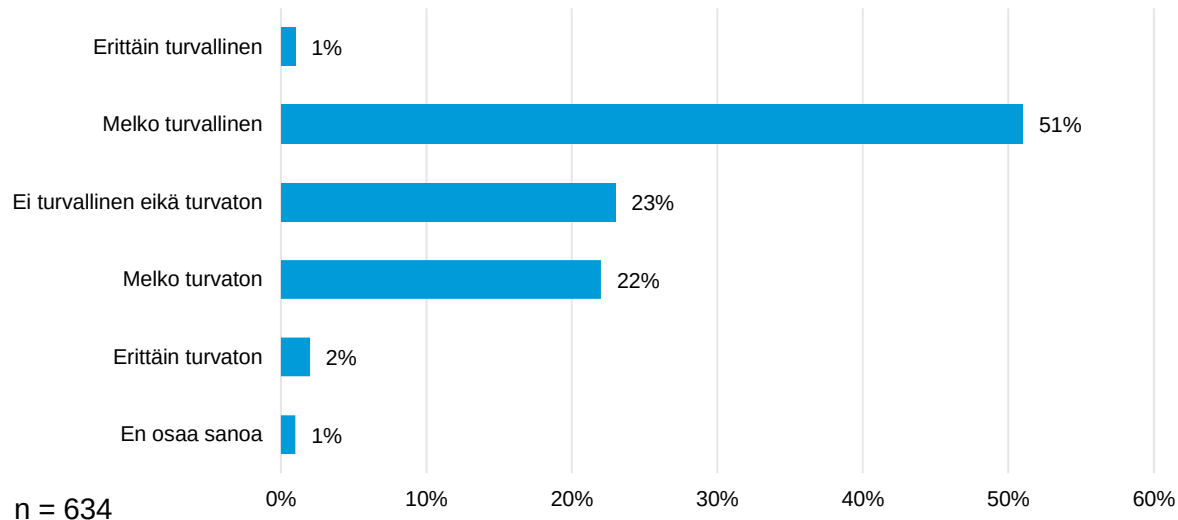
| Mille palvelukokonaisuudelle työskentelet?  | Määrä (kpl) | Osuus (%) |
|---------------------------------------------|-------------|-----------|
| Kasvatuksen ja opetuksen palvelukokonaisuus | 298         | 50 %      |
| Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus       | 108         | 18 %      |
| Konsernihallinto                            | 82          | 14 %      |
| Hyvinvoinnin palvelukokonaisuus             | 80          | 13 %      |
| Vapaa-ajan palvelukokonaisuus               | 21          | 4 %       |
| Jokin muu / en tiedä                        | 6           | 1 %       |
| <b>Vastaajia yhteensä</b>                   | <b>595</b>  |           |



# Liikenteen turvallisuus

Puolet vastaajista (51 %) arvioi Turun liikenteen olevan melko turvallista. Vajaa neljännnes (23%) piti liikenneturvallisuuksustilan netta neutraalina ja toinen neljännnes (24 %) turvattomana.

Millaiseksi arvioit liikenteen turvallisuuden Turussa?

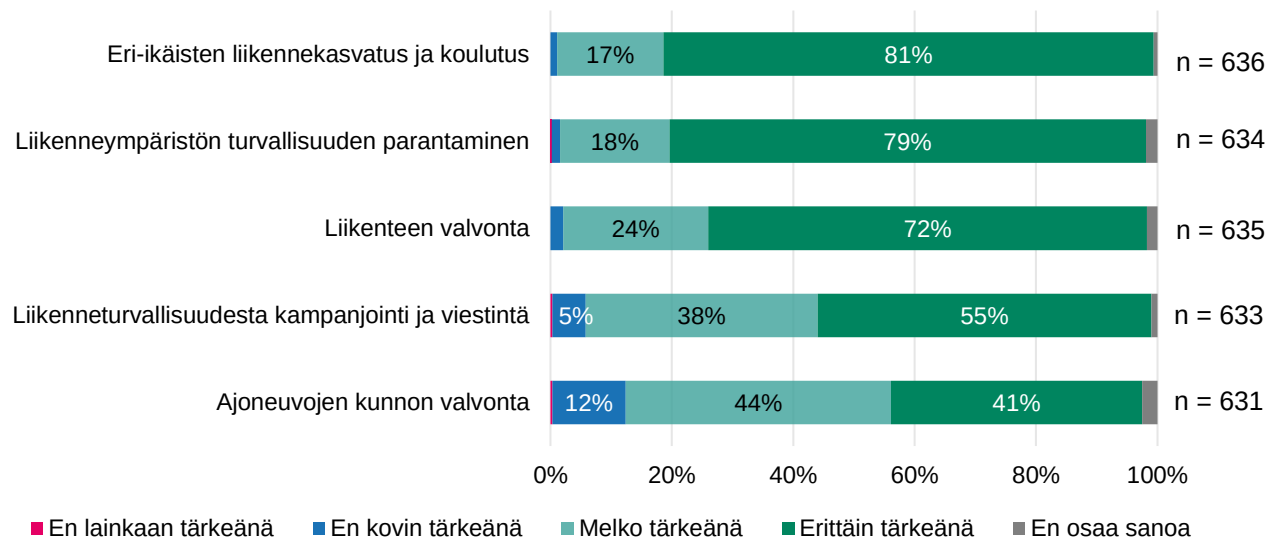




# Liikenneturvallisuuden osa-alueet

Eri-ikäisille suunnattua liikennekasvatusta ja koulutusta sekä liikenneympäristön turvallisuuden parantamista pidettiin tärkeimpinä toimenpiteinä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

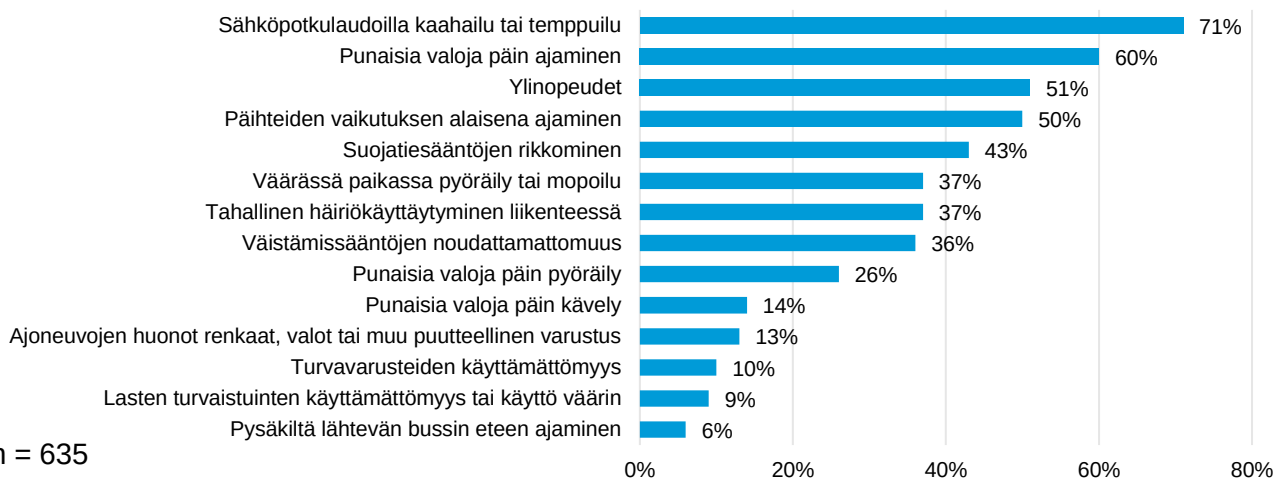
Kuinka merkittävänä pidät seuraavia asioita liikenneturvallisuuden parantamisessa?



# Liikenneterikkomuksiin puuttuminen

Liikenneterikkomuksista etenkin sähköpotkulaudoilla kaahailuun, punaisia päin ajamiseen, ylinopeuksiin ja päihtyneenä ajamiseen toivottiin puututtavan nykyistä enemmän.

Mihin seuraavista liikenneterikkomuksista pitäisi mielestäsi puuttua nykyistä enemmän? (useampi kuin yksi vaihtoehto mahdollinen)





# Kysely

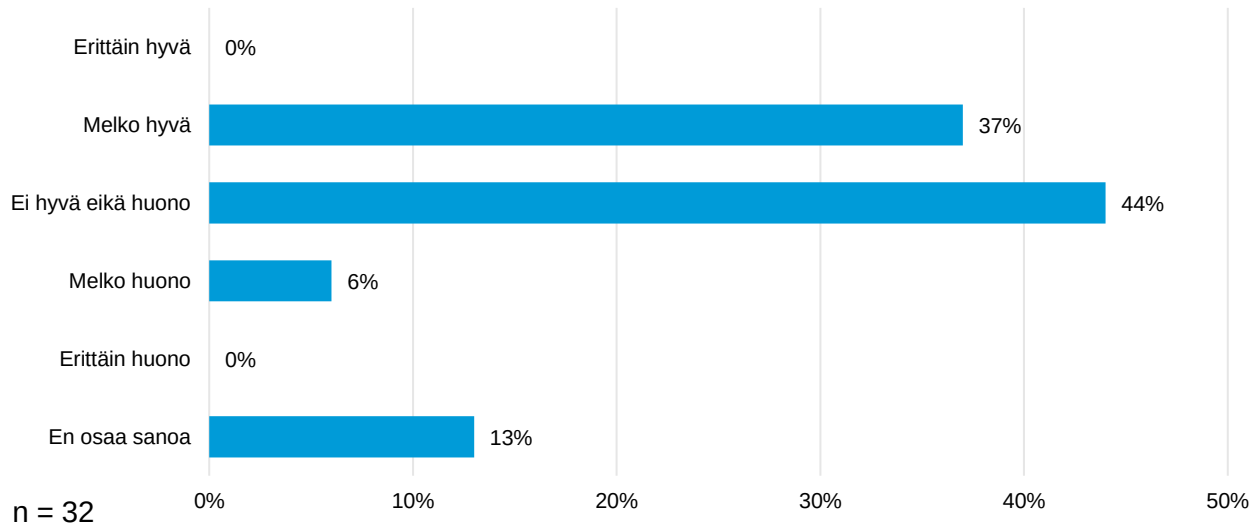
Vain luottamishenkilöt



# Liikenneturvallisuuustyön arviointi

Reilu kolmannes (37 %) kyselyyn vastanneista luottamushenkilöistä piti Turun kaupungin tekemää liikenneturvallisuuustyötä melko hyvänä. Vajaa puolet (44 %) suhtautui siihen neutraalisti.

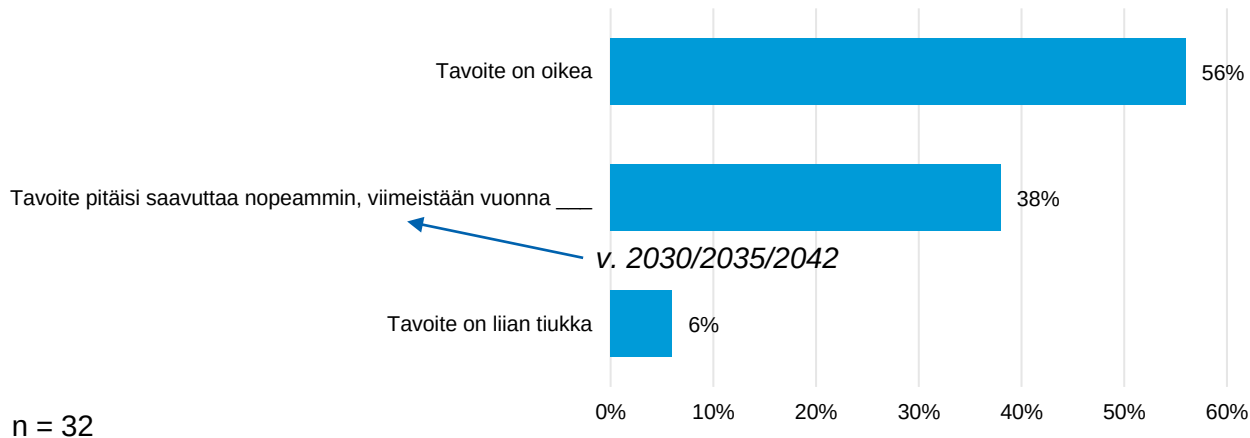
Miten arvioisit kaupungin tekemää työtä liikenneturvallisuuuden puolesta?



# Liikenneturvallisuustyön tavoite

Reilu puolet (56 %) kyselyyn vastanneista luottamus- henkilöistä piti valtakunnallista nollavisiota hyvänä tavoitteena myös Turussa. Kuitenkin reilu kolmannes (38 %) toivoi Turulta nopeampaa panostusta liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi. Yleisimmin tavoitevuodeksi ehdotettiin vuotta 2030.

**Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa on alustavasti esitetty tavoitteeksi, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Onko tavoite mielestäsi oikea myös Turussa?**





# Kysely

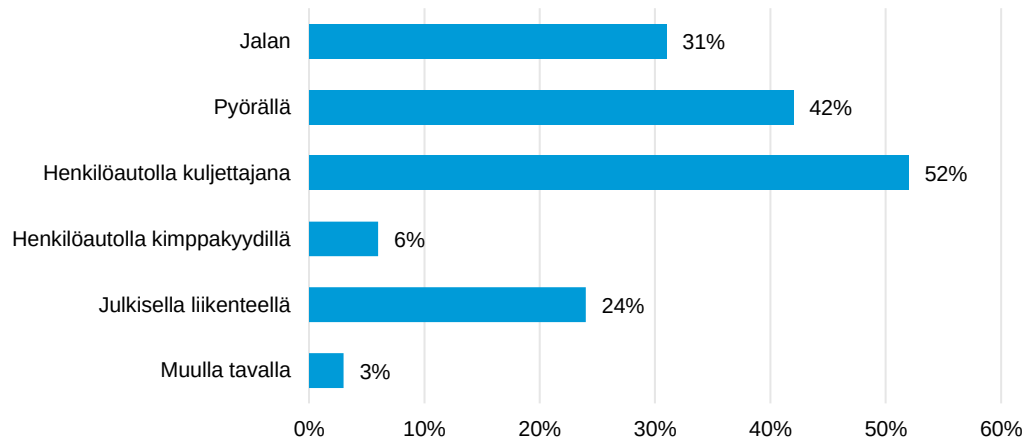
Vain työntekijät



# Työmatkat kesäaikaan

Kyselyyn vastanneet työntekijät tekivät lumettomaan aikaan työmatkojaan etenkin henkilöautolla kuljettajana (52 % vastaajista), pyörällä (42 %) ja jalan (31 %).

**Miten yleensä kuljet kodin ja työpaikan välisen matkan lumettomaan aikaan (kulkutapa, jolla liikut suurimman osan matkasta)? Valitse enintään kolme vaihtoehtoa.**



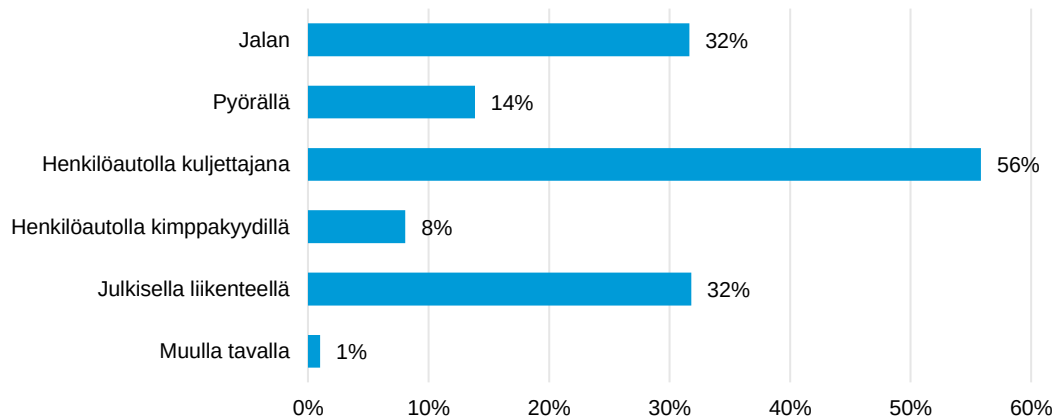
n = 610



# Työmatkat talviaikaan

Kyselyyn vastanneet työntekijät tekivät talviaikaan työmatkojaan etenkin henkilöautolla kuljettajana (56 % vastaajista), jalan (31 %) sekä julkisella liikenteellä (31 %). Lumettomaan aikaan verrattuna pyörällä tehtävät työmatkat vähenivät ja julkisella liikenteellä tehtävät matkat puolestaan lisääntyivät.

**Miten yleensä kuljet kodin ja työpaikan välisen matkan talviaikaan (kulkutapa, jolla liikut suurimman osan matkasta)? Valitse enintään kolme vaihtoehtoa.**



n = 607

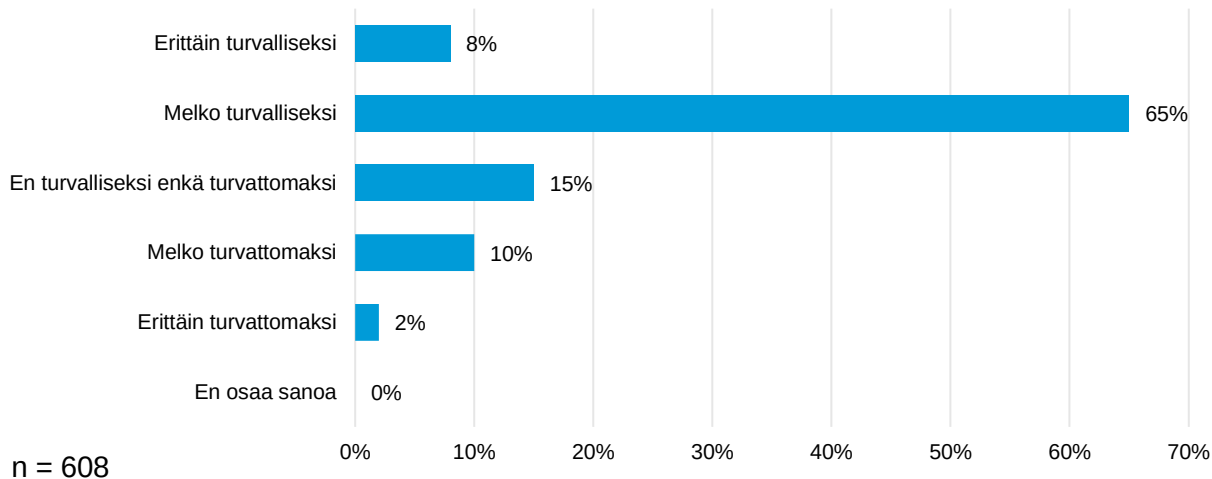




# Työmatkojen koettu turvallisuus

Valtaosa (65 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä piti työmatkansa liikennettä melko turvallisena. Joka kymmenes (10 %) koki työmatkaliikenteensä melko turvattomaksi.

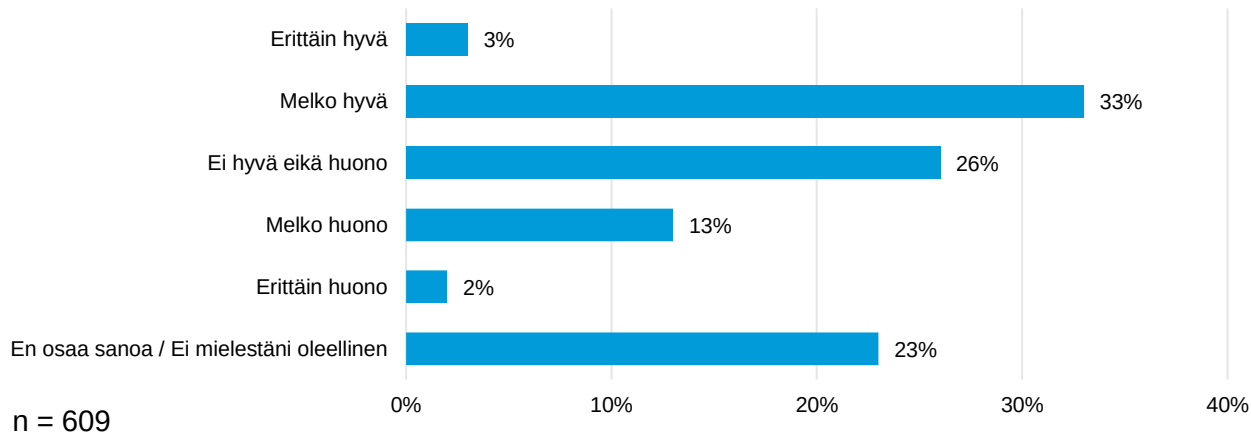
Miten turvallisiksi koet työmatkasi liikenteen?



# Liikenneturvallisuuustyön tila

Kolmannes (33 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä piti edustamansa tahon tekemää liikenneturvallisuuustyön tilaa melko hyvänä. Neljännos vastaajista (26 %) suhtautui asiaan neutraalisti. Vajaa neljännos (23 %) ei osannut sanoa tai ei pitänyt liikenneturvallisuuustyötä oleellisena.

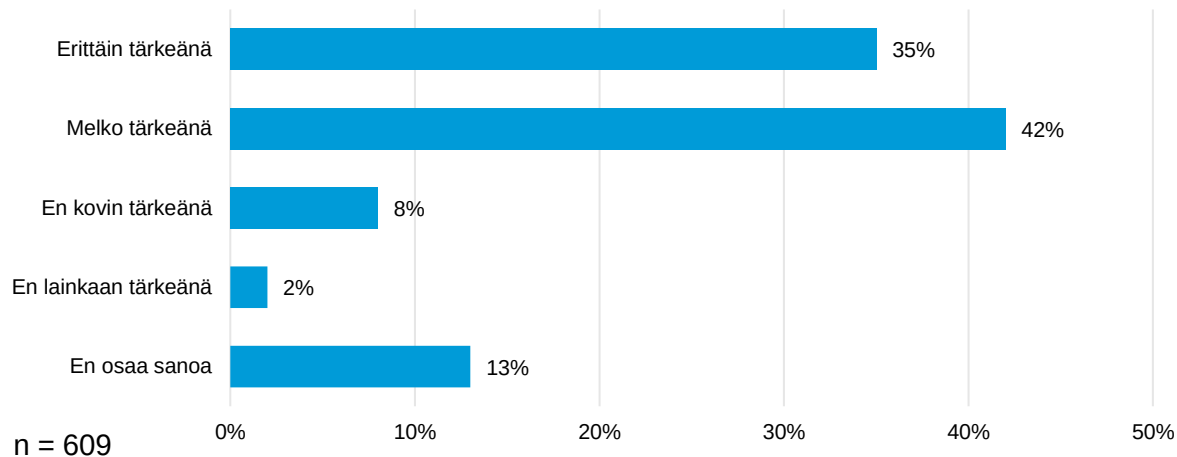
**Millaiseksi arvioisit liikenneturvallisuuustyön tilaa omalla palvelualueellasi tai palvelukokonaisuudessasi nykyään?**



# Liikenneturvallisuustyön kehittämisen tärkeys

Valtaosa (77 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä piti liikenneturvallisuustyön kehittämistä omalla palvelualueellaan tai palvelukokonaisuudellaan melko tärkeänä tai erittäin tärkeänä.

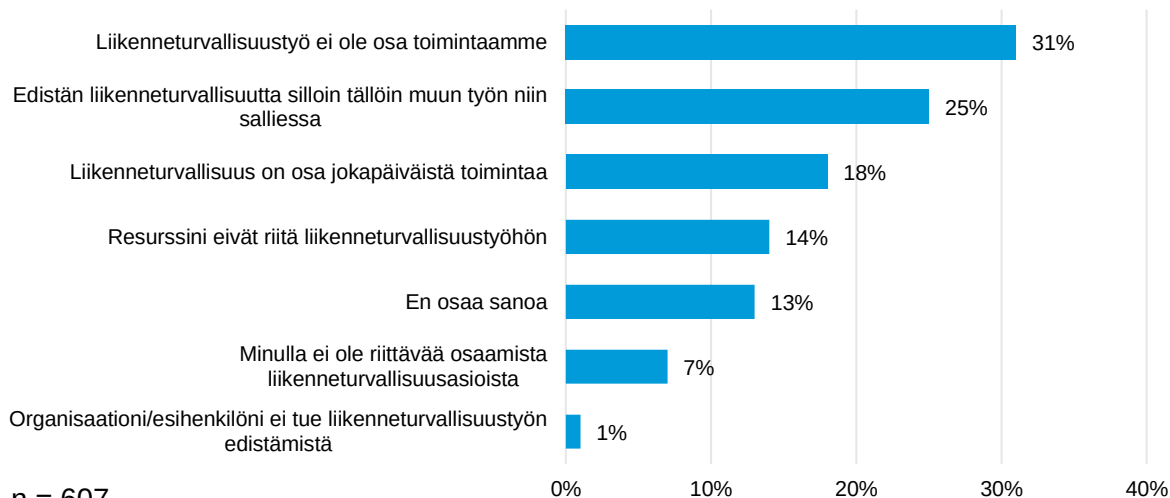
Kuinka tärkeänä pidät liikenneturvallisuustyön kehittämistä omalla palvelualueellasi tai palvelukokonaisuudessasi?



# Liikenneturvallisuuden edistäminen omassa työssä

Vajaa kolmannes (31 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä kertoi, ettei liikenneturvallisuustyö ole osa omaa työtä. Neljännnes (25 %) vastaajista edisti liikenneturvallisuutta silloin tällöin muun työn ohessa. Viidenneksellä (21 %) ei ole tarpeeksi resursseja tai osaamista asiaan. Vajaalla viidenneksellä (18 %) liikenneturvallisuus on osa jokapäiväistä toimintaa.

**Miten hyvin pystyt edistämään liikenneturvallisuutta omassa työssäsi?  
(useampi kuin yksi vaihtoehto mahdollinen)**



n = 607



# Liikenneturvallisuudessa havaitut ongelmat

Vastaajilla oli mahdollisuus antaa avointa palautetta liikenteessä havaitsemistaan ongelmista. Avoimia palautteita saatiin yhteensä 228 kpl, joista neljäsosa (25 %) koski liikennesääntöjen osaamattomuutta tai noudattamattomuutta.

Seuraavaksi eniten palautteita saatiin sähköpotkulautojen käytöstä ja pysäköinnistä, koulujen ja päiväkotien liikennejärjestelyistä sekä turvavarusteiden (kuten heijastimien, pyöräilykypärien ja turvaistuinten) käyttämättömyydestä. Liikenneympäristön parantamista ja liikennekasvatuksen lisäämistä toivottiin. Myös muun muassa ajonopeudet ja ylinopeudet, saattoliikenne ja suojatieturvallisuus olivat esillä useissa palautteissa.

Palautetta kohdistettiin myös konkreettisesti eri puolille kaupunkia. Etenkin liikenteen rauhoittamista muun muassa keskustassa sekä jalankulun ja pyöräilyn erottamista jokirannassa toivottiin.

**TURKU**

Turku liikenneturvallisuuskysely henkilöstölle ja luottamushenkilöille

Valitse, mihin ryhmään kuulut \*

- ☒ Kaupungin henkilöstö
- ☐ Luottamushenkilö
- ☐ Kuulut molempiin

Mille palvelukokonaisuukselle työskentelet?

- ☒ Hyvinvoinnin palvelukokonaisuus
- ☐ Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus
- ☐ Kävelytulen ja opetuksen palvelukokonaisuus
- ☐ Vapaa-ajan palvelukokonaisuus
- ☐ Työllisyyspalvelut
- ☐ Konsultointi
- ☐ Jokin muu / en tiedä

Valitse palvelualueesi (Hyvinvointi)

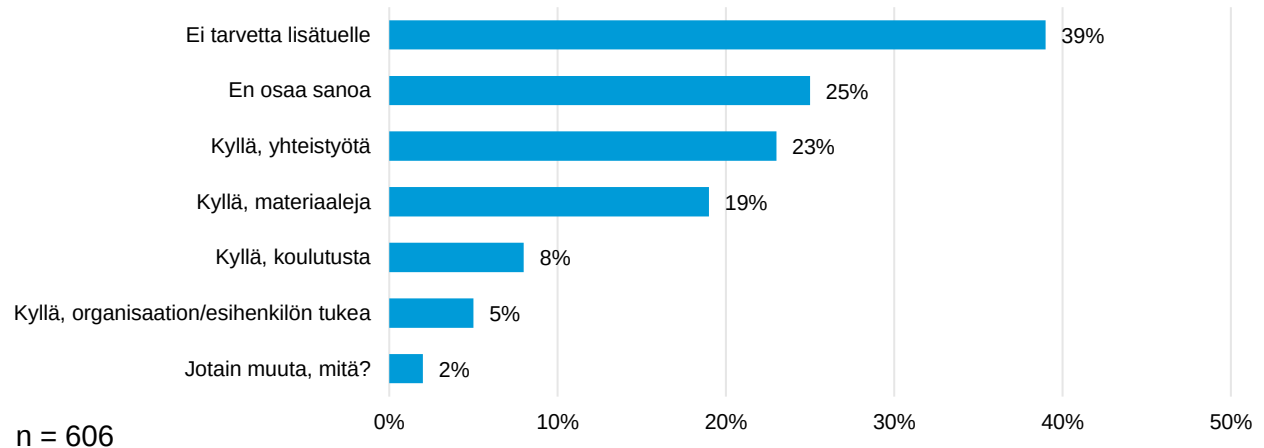
- ☒ Terveyspalvelut
- ☐ Perhe- ja sosiaalipalvelut



# Tukea liikenneturvallisustyöhön

Alle puolet (39 %) kyselyyn vastanneista työntekijöistä kertoi, ettei tarvitse lisätukea liikenneturvallisuu­den edistämiseksi työssään. Neljännes (25 %) ei ollut varma, millaista tukea kaipa­isi. Eniten kaivattiin yhteistyön lisäämistä ja materiaaleja liikenneturvallisuu­styöhön.

**Kaipaatko nykyistä enemmän tukea liikenneturvallisuu­den edistämiseksi työssäsi?  
(useampi vastausvaihtoehto mahdollinen)**





# D. Ryhmähaastattelut



# Palvelukokonaisuuksien ryhmähaastattelut

Työn aikana haastateltiin Turun kaupungin konsernihallinnon sekä palvelukokonaisuuden edustajia kaupungin liikenneturvallisuustyön lähtötilanteen sekä toiveiden kartoittamiseksi. Ryhmähaastattelut pidettiin tammi–helmikuussa palvelukokonaisuuksittain. Kuhunkin ryhmähaastatteluun osallistui palvelualueiden edustajia.

## Ryhmähaastatteluissa kartoitettiin vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Miten liikenneturvallisuus huomioitu palvelukokonaisuudella/palvelualueella nykytilanteessa?
- Mikä estää tekemästä tai haittaa liikenneturvallisuustyötä nykytilanteessa?
- Miten liikenneturvallisuus näkyy asiakkailta/asukkailta tulevilla palautteilla/yhteydenotoilla/kohtaamisissa?
- Miten liikenneturvallisuutta voitaisiin edistää palvelukokonaisuudella/palvelualueella?

## Nykytila

Kolmella ensimmäisellä ryhmähaastatteluiden kysymyksellä pyrittiin selvittämään liikenneturvallisuustyön nykytilaa eri palvelukokonaisuuksien toiminnassa.

- Toiminta on nykyisin osin arkipäiväistä. Liikenneturvallisuus näkyy mm. kaupunkiympäristötoimialan työssä mm. suunnittelussa sekä kunnossapidossa. Muissa palvelukokonaisuuksissa liikenneturvallisuustyö näkyy mm. terveystarkastuksissa käytävissä keskusteluissa, opetuksessa. Opetuksessa kuitenkin haastaa resurssien riittämättömyys ja useat vuoden aikana hallittavat eri teemapäivät, mikä johtaa siihen ettei opettajilla ole mahdollisuutta perehtyä kaikkeen.
- Yhteistyössä eri tahojen kesken on nykyisin osin onnistunutta, osin vaatii kehitystä.
- Henkilöstön työmatkaturvallisuudesta ja liikkumisesta on erilaisia kokemuksia. Osa on saanut tukea mm. turvavälineiden hankintaan. Toisissa palvelukohteissa ei ole huomioitu riittävästi henkilöstön liikkumista työpaikalle mm. parkkipaikoin.
- Suurimpina rajoittavina tekijöinä ilmeni resursseina sekä aika että raha, tavoitteen epäselvyys sekä hallittavien teemojen sekä näkökulmien määrä. Kaupunkisuunnittelussa näkökulmien suuri runsaus johtaa usein kompromisseihin. Lisäksi mainittiin nuorten asenteet sekä kansalaistottelumattomuus.





# Ryhmähaastattelussa nousseet kehitystarpeet ja -toiveet

- **Resurssien tehostaminen sekä tehtäväkuvan ja tavoitteen selkeyttäminen**
  - Henkilöstön koulutusta aihepiiriin ympärille.
  - Ylemmän johdon ohjattava tekemistä jotta yhtenäistä toimintaa esim. kouluissa koulut voivat vielä tarkentaa materiaalia kohdekohtaisiksi)
  - Kaivataan yhteisiä materiaaleja (paljon hallittavia aihepiirejä/teemaviikkoja joita sovellettava; vie aikaa mm. opsin mukaisesta opetuksesta)
  - Teemaviikkoina median hyödyntäminen, jolloin kodin roolia voidaan myös nostaa/kotiväki tietoisia mistä koulussa/nuorisotaloilla puhutaan
- **Vanhempien vastuun korostaminen**
  - Yhteistyötä esim. vanhempainyhdistysten kanssa.
  - median hyödyntäminen sekä materiaalia lasten kotiin viemiseksi teemapäivistä.
- **(Nuorten) asenteisiin vaikuttaminen**
- **Yhteistyön kehittäminen palvelualuejen (ja sidosryhmien) kesken**
  - Yhteistyötä eri tahojen autoliitto, katsastuskeskukset, pelastuslaitos, poliisi...
- **Toimintaympäristöjen turvallistaminen**
  - mm. koulujen sijainti ja toimintojen yhteensovitus liikennesuunnittelun ja palvelualueiden kesken
- **Valvonnan tehostaminen, kehittäminen ja lisääminen**
- **Kannustaminen kestäväan liikkumiseen**
  - Infran kehittäminen turvallisemmaksi
  - Koulujen ja harrastuspaikkojen läheisyydet saattoliikenteeltä vapaiksi



Kuva: Turun kaupunki / Pekka Vallila



# E. Työpajat

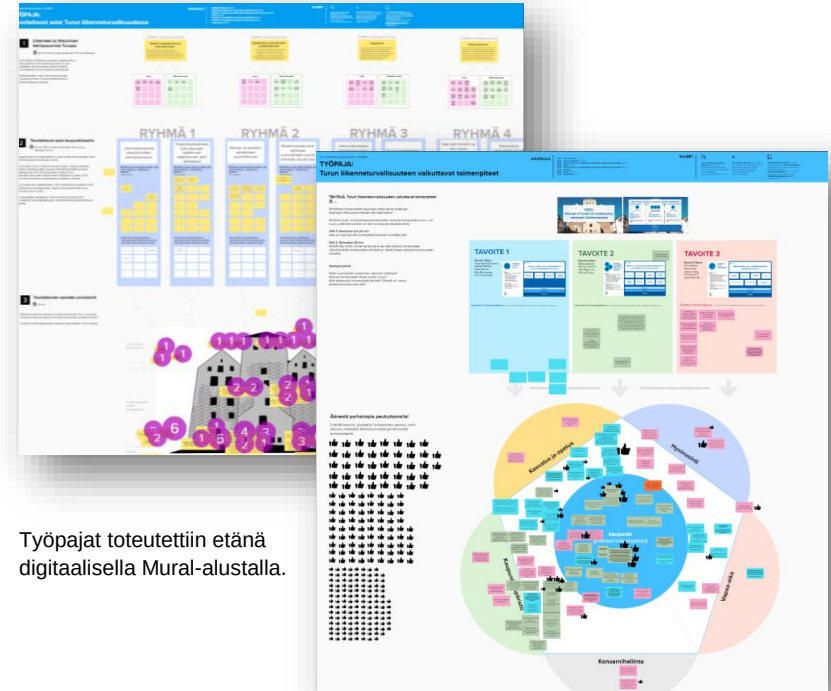


# Työpajat

Projektin aikana järjestettiin kaksi sidosryhmätyöpajaa etänä. Työpajoihin kutsuttiin kaupungin asiantuntijoita kaikista palvelukokonaisuuksista sekä muita sidosryhmiä. Kummankin työpajan jälkeen pidettiin konsultin sisäiset roundtable-tilaisuudet, jossa työpajojen tuloksia työstettiin yhdessä asiantuntijaryhmän kanssa.

Ensimmäinen sidosryhmätyöpaja *Tavoiteltavat asiat Turun liikenneturvallisuudessa* järjestettiin maaliskuussa 2022. Työpajan tavoitteena oli pohtia yhdessä Turun liikenneturvallisuudessa kehitettäviä ja tavoiteltavia asioita. Työpajan pohjalta luotiin liikenneturvallisuusohjelman visio ja lopulliset tavoitteet.

Toinen työpaja *Turun liikenneturvallisuusohjelman Toimenpidetyöpaja* järjestettiin kesäkuussa 2022. Työpajan tavoitteena oli yhdessä pohtia liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä valittujen tavoitteiden sekä Turun eri palvelukokonaisuuksien näkökulmasta.



Työpajat toteutettiin etänä digitaalisella Mural-alustalla.



# Tavoiteltavat asiat -työpaja

Työpajassa tunnistetut tavoitteet priorisoituna

Toimiva alusta sekä käyttäjän että päivittäjän näkökulmasta

Tarvittaessa puututaan liikennekäyttäytymiseen, sosiaalinen kontrolli  
Vanhempien tukeminen liikennekasvatustyössä

Mitä tietoa käyttäjät oikeasti haluavat ja tarvitsevat?  
(palvelumuotoilu)

Käyttäjäkokemuksen mukaan ottaminen osaksi prosessia  
Toimiva alusta sekä käyttäjän että päivittäjän näkökulmasta.

Tiedon tarkkuus,  
ajankohtaisuus ja  
luotettavuus  
(Kunnossapito)

Arkiliikkumisen (omin voimin) arvostaminen  
Pyöräilyn mahdollistaminen kaikille (ajotaito +  
liikenteessä toimiminen)  
Pyöräpysäköinnin kehittäminen  
Tiedon pitää olla helposti  
löydettävissä (Liikkumismuotojen yhdistäminen)

Infran suunnittelussa  
varaudutaan ääri-  
ilmiöihin (rankkasateet,  
viherelementit)  
Ennakoiva kunnossapito  
ja materiaalien valinta.  
Liukkaudentorjunta;  
lumen poisto

Riittävien resurssien  
varaaminen (rahoitus  
ja henkilöresurssit)  
Ulkoisten resurssien  
hyödyntäminen (esim.  
sidosryhmät)

Hyvät ja selkeät vaihtopaikat. Sijainti tärkeä  
Kaupungin laitamilta suora "pikayhteys" keskustaan joka  
palvelee kauempana asuvia  
hyvä seutuyhteistyö joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin  
järjestämisessä  
Liityntäpysäköinti kauempaa tuleville ja siitä sujuva  
siirtyminen joukkoliikenteen pariin.

Etätyö ja työajan porrastaminen  
-> vähemmän ruuhka-ajan  
työmatkoja.

Sekoittunut  
kaupunkirakenne - ei siis  
pelkkiä nukkumalähiöitä.

Julkinen liikenne sujuvaksi  
(Matkaketjuissa tavoite tulee olla autoilijoiden  
saamisessa busseihin eikä niin että pyöräilijät  
siirtyvät busseihin; Yhdyskuntasuunnittelu  
sitien, että kaupunkirakenne tukee  
matkaketjuajattelua)

Arvoihin ja asenteisiin vaikuttaminen  
Liikennekasvatus (perhe, koulu, autokoulu ym.)

Pyöräliikenteen epäjatkuvuuskohtien ja laatutason  
kehittäminen  
Turvalliset olosuhteet kävelylle ja pyöräilylle  
Kävelyn ja pyöräilyn erottelun lisääminen (tätä  
kautta turvallisuuden lisääminen)

Prioriteetti 3

Prioriteetti 2

Prioriteetti 1

## Työpajan rakenne

Työpaja koostui kolmesta tehtäväkokonaisuudesta:

- 1. osuudessa pohdittiin ryhmissä Turun kaupungille mahdollisia kehityssuuntia megatrendien (väestön sirpaloituminen ja eriarvoistuminen; digitalisaatio, automatisaatio ja sähköistyminen; ilmastokriisi; palveluistuminen) valossa. Osuuden lopuksi pidettiin äänestys, jossa selvitettiin mitä mahdollisista kehityssuunnista pidettiin Turun kannalta merkittävimpinä.
- 2. tehtävässä pohdittiin ryhmissä valituille kehityssuunnille tavoitteita, jotta uhat eivät toteudu ja mahdollisuudet toteutuisivat. Osuuden päätteeksi pidettiin jälleen äänestys, jolla pyrittiin tunnistamaan merkittävimmät tavoitteet.
- Työpajan 3. ja viimeinen osuus koostui edeltävän osuuden päätteeksi valikoitujen tavoiteltavien asioiden priorisoinnista.

# Toimenpidetyöpaja

Työpajassa ideoituja ja merkittävimpinä toimenpiteinä tunnistettiin seuraavat:

## Toimenpiteet tavoitteeseen 1:

- Huoltajien esimerkki isossa osassa, miten vaikutetaan siihen.
  - Vastuu kaikilla jotka kohtaavat vanhempia (neuvolat, kasvatus ja opetus, seuratoiminnot)
- Seurojen rooli liikennekasvatuksessa: Kannustaminen turvalliseen ja kestävään liikkumiseen seurojen toiminnan kautta
- Järjestelmällinen ja yhdenmukaistettu liikennekasvatuksen toteutus oppilaitoksissa
- Koulujen kautta myös huoltajien tietämyksen kasvattaminen
- Tietoa ympäristössä tapahtuneista onnettomuuksista. Tilastot 2km säteeltä?
- Pyöräilytaitojen opetteluinen päiväkodeissa ja kouluissa.

## Toimenpiteet tavoitteeseen 2:

- Kokonaisuutena systemaattinen infratoimien (liikenneturvallisuus-parannuskohteet) tarpeiden selvitys ja toteutus rahoituksen sallimissa raameissa (tarkoittaen myös ajoneuvoliikenteen turvallisuuden edistämistä)
  - Data ja palautteet samaan, jotta pystyy paikantamaan kohteet, nyt vain tilastokeskuksen tiedot, mutta pitäisi tietää myös pelastuslaitoksen onnettomuudet (löytyy paikkatietona) ja sairaanhoidon tieto (ei paikkatietoa)
- Liikennevalvonnan lisääminen
- Laadukkaat pyöräväylät kokonaisuudessaan (pienet epäjatkuuskohdat pois, reunakivien madallus ym. pienet parannustoimet)
- Pyöräilykasvatukseen liittyen alueellisten erojen ja sosioekonomisen taustan tunnistaminen oleellista -> toimintojen kohdentaminen

## Toimenpiteet tavoitteeseen 3:

- Turun kaupunki esikuvaksi
- Turun kaupungin imagon ja tavoitteiden sitominen liikenneturvallisuuden nollatavoitteeseen kuten hiilineutraalius-tavoitteessakin on toimittu.
- Kypärän käyttö kaikissa ikäryhmissä
- Ongelmanuorten kartoitus ja heidän koulutus jne. tarpeiden hoitaminen, jotta sopeutuminen yhteiskunnan normeihin onnistuu.
- Yhteistoiminta päihde- ja mielenterveyshäiriöiden kanssa (liikenteen päihdeongelma vaikea ratkaista ratkaisematta päihdeongelmaa yleisesti)

## Työpajan rakenne

Työpajassa ideoitiin ensin yksilöinä, sitten ryhmissä toimenpiteitä muodostetuille visiolla ja tavoitteille. Toimenpiteitä jatkoyöstettiin ryhmissä ja pyrittiin tunnistamaan kaupungin palvelukokonaisuuksista toimenpiteille vastuulliset tahot. Lopuksi pidettiin äänestys merkittävimpien ideoiden tunnistamiseksi.

Tavoitteet, joihin ideoitiin toimenpiteitä:

- Tavoite 1: Lasten ja nuorten liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen paranevat
- Tavoite 2: Jalankulun, pyöräilyn ja sähköpotkulaatun aito ja koettu turvallisuus paranevat
- Tavoite 3: Piittaamattomuus ja riskikäyttäytyminen liikenteessä vähenee



# **Liite 3. Kootut liikenneturvallisuuustavoitteet muista dokumenteista**



# Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026

Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026 keskittyy kokonaisvaltaiseen liikenneturvallisuuden kehittämiseen.

Liikennekuolemien ja –onnettomuuksien vähentämistavoitteet ja -toimet koskettavat niin maalla, merellä kuin ilmassa tapahtuvia onnettomuuksia, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa.

Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visiota tukemaan ja strategian tavoitteeksi on asetettu liikennejärjestelmän kehittämistavoite, jonka mukaisesti vuonna 2025 vuosittainen tieliikennekuolemien määrä olisi enintään 100.

Tavoitteisiin tähdätään seitsemän strategisen linjauksen avulla:

1. Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia
2. Päätöksenteon on perustuttava tietoon
3. Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä
4. Asenteiden on muututtava liikenteessä
5. Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia
6. Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta
7. Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta



# Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026

1. Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia ja sen tarkoitus tulee ymmärtää laajasti. Laaja ymmärrys rakentuu kolmesta eri asiasta:

**Liikenneturvallisuus** käsitteenä koskettaa **kaikkien liikennemuotojen turvallisuutta**, ei vain tieliikenteen.

**Liikenneturvallisuuden edistämistoimia tarvitaan yhteiskunnan eri tasoilla.** Tasoilla tarkoitetaan valtakunnallisia toimenpiteitä, alueellista liikenneturvallisuustyötä ja yksilötasoa.

**Liikenneturvallisuus ei ole yksistään poliittisia päätöksiä ja lakimuutoksia.** Esimerkiksi päihde- ja mielenterveystyö ja elämän hallinnan ja terveyden ongelmat liittyvät läheisesti liikenneturvallisuuteen.

Tavoitteina on kohentaa liikenneturvallisuuden tilaa ja arvostusta yhteiskunnassa, tiivistää viranomaisten välistä yhteistyötä ja saada ihmiset kokemaan liikenne turvalliseksi.

2. Päätöksenteon tulee perustua tietoon

**Tietopohjaa on parannettava kaikilla tasoilla** ja tiedonkulun tulee kehittyä niin sisäisesti, kuin eri toimijoiden välillä.

**Tavoitteena on, että liikenneturvallisuuden kehittäminen ja sen nykytilan seuranta tapahtuisi tilastoituun tietoon perustuen.**

Tilastot ovat ajankohtaisia ja luotettavia ja niitä voi helposti hyödyntää niin valtakunnallisessa, kuin alueellisessa liikenneturvallisuuden edistämistyössä

3. Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

**Liikenteessä toimiminen edellyttää laajaa taitoa ja tietoa** säännöistä ja liikennevälineiden kuljettamisesta ja hallinnasta sekä kykyä arvioida riskejä ja toimintamalleja niin omasta, kuin muidenkin näkökulmasta.

**Riittäväillä taidoilla ja tiedoilla voidaan mahdollistaa turvallinen liikkuminen** ja vaikuttaa suoraan liikenneturvallisuustilanteen paranemiseen. Tavoitteena on lisätä eri ikäisten ja eri liikkujaryhmien liikenneosaamista kokonaisvaltaisesti.





# Valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia 2022-2026

## 4. Asenteiden on muututtava liikenteessä

**Liikenneonnettomuuksien synnyn taustatekijöinä** on usein osittain **asenteet**. Asenteet voivat vaikuttaa esim. ylinopeuteen tai omien taitojen yliarvioimiseen. Koko ihmisen elinympäristö vaikuttaa näidenkin asenteiden muodostumiseen ja **siihen voidaan vaikuttaa pitkäjänteisellä ja jatkuvalla turvallisuusviestinnällä**.

**Tavoitteena on, että liikennesäännöt ovat kaikilla hallussa ja niiden mukaisesti myös toimitaan**. Toiminta liikenteessä tulee olla vastuullista ja liikkujien tunnistaa oman toiminnan riskit kaikista näkökulmista.

## 5. Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

**Turvallinen liikenneympäristö tarkoittaa** sitä, että yhden turvallisuustoimen pettäessä, jokin toinen osa kompensoi sen.

**Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen** sekä niin **turvallinen**, että ihmisestä johtuvat virheet eivät johda liikennekuolemiin tai vakaviin loukkaantumisiin.

## 6. Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Eri liikennemuotojen **teknologian kehittyminen parantaa liikenneturvallisuutta** sekä lyhyellä, että pitkällä aikavälillä. Liikenteen teknologia- ja automaatiokehityksessä on turvallisuuden kannalta tärkeää huomioida myös kyberturvallisuus.

Tavoitteena on liikenneturvallisuuden paraneminen automaation ja teknologisen kehityksen kautta

## 7. Lainsäädännön on edistettävä turvallisuutta

Liikenneturvallisuuteen liittyvää **lainsäädäntöä on lähivuosina uudistettu**. Sen **tarkastelua ja kehittämistä on jatkettava**, jotta liikenneturvallisuuden parantamisen lähtökohdat ovat mahdollisimman hyvät myös tulevaisuudessa.

**Tavoitteena on, että lainsäädäntö parantaa liikenneturvallisuutta** niin yksilön, viranomaisten kuin muidenkin toimijoiden näkökulmasta.



# Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen MAL-sopimus 2020-2031

Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen MAL-sopimus 2020-2031 pohjautuu erilaisiin valtakunnallisiin, alueellisiin ja seudullisiin suunnitelmiin ja niiden tavoitteisiin ja linjauksiin.

Sopimuksessa keskitytään kestävään ja vähähiiliseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään, asumisen ja elinympäristön laadun sekä seudun elinvoimaisuuden lisäämiseen.

Sopimuksen tavoitteena on luoda edellytyksiä sellaiselle asuntotonttitarjonnalle ja asuntotuotannolle, joka vastaa monipuolisesti seudun tarpeisiin. Tämän lisäksi tavoitellaan parempaa yhteensovittamista liikennejärjestelmän ja –investointien sekä maankäytön välillä.

Liikennejärjestelmän kehittämisen **tavoitteissa mainittua liikenneturvallisuuden parantamista edistetään infran kehittämistoimenpiteillä sekä eri toimijoiden aktiivisella yhteistyöllä.**



# Turun 2030-luvulla – kaupunkistrategia

2030-luvulla Turku tunnetaan kestävien ratkaisujen edelläkävijänä ja kehittäjänä. Päätöksenteossa ja toimeenpanossa otetaan huomioon päätösten vaikutukset eri osa-alueisiin. Päätöksillä vaikutetaan suoraan esim. **koulutuksen**, energian ja **liikenteen järjestämiseen**.

Kaupunkistrategia on jaettu kahdeksaan strategiseen tavoitekokonaisuuteen. Kokonaisuudet ovat **kestävä kasvu**, sujuva arki, hyvinvoivat asukkaat, elinvoimainen ja kasvava kaupunki, luontokaupunki Turku, **laadukas koulutus**, aktiivinen kulttuurikaupunki ja kansainvälinen Turku.

Tavoitekokonaisuuksilla Turusta luodaan kestävämpää, saavutettavampaa ja turvallisempaa kaupunkia. Esimerkiksi **turvallinen kaupunki rakentuu laadukkaasta varhaiskasvatuksesta ja opetuksesta, saavutettavista ja turvallisista asuinalueista ja elinympäristöstä**.



Kuva: Turun seudun joukkoliikenne / Pasi Leino



# Turun kaupungin turvallisuussuunnitelma 2021-2024

Turvallisuussuunnittelulla halutaan parantaa Turun alueen asukkaiden ja yhteisöjen turvallisuutta sekä turvallisuuden tunnetta. Samalla se toteuttaa sisäisen turvallisuuden strategiaa.

Turvallisuussympäristön tarkastelua toteutetaan Turussa turvallisuuskyselyn avulla. Kyselyn tuloksia analysoimalla muodostettiin kuusi keskeisintä turvallisuusilmiötä. Näille ilmiöille luotiin tavoitetilat, joiden avulla pyritään ilmiöiden vähentämiseen, ennaltaehkäisyyn ja paranemiseen.

Ilmiöt ovat syrjäytyminen, henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset, nuorten huumausainekokeilujen vähentäminen, huumeiden tarjonnan vähentäminen, ikääntyneisiin kohdistuvat rikokset ja paloturvallisuus.

Erillisohjelmiksi turvallisuussuunnitelmaan **luotiin erillisohjelmat liikenneturvallisuuden edistämiseen**, maahanmuuttajien kotouttamiseen ja väkivaltaisen ekstremismin ennalta ehkäisyyn.



# Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

**Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020 ja Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020** on laadittu samanaikaisesti. Maakunnan kehittämistavoitteiden ja valtakunnallisten liikennetavoitteiden pohjalta kummankin suunnitelman yleisiksi kehittämistavoitteiksi on määritetty kestävyys ja vähäpäästöisyys, kilpailukykyisyys ja vetovoimaisuus sekä turvallisuus ja terveellisyys. **Tavoitteena on liikennejärjestelmä, jossa kenenkään ei tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti ja joka suosii arkimatkojen kulkemista omin lihasvoimin.**

Yleisten tavoitteiden pohjalta Turun kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisteemoiksi on valittu seuraavat:

1. Viihtyisä jalankulku- ja pyöräkaupunki
2. Vahva joukkoliikennekaupunki
3. Kustannustehokkaat kuljetukset ja kestävämpi autoliikenne
4. Turvallinen liikenne ja viisaat valinnat

**Turvallisen liikkumisen osalta toimenpiteiksi** on listattu mm. Turun kaupungin **liikenneturvallisuussuunnitelman laatiminen** sekä **viiden tähden liikenneturvallinen kunta -toimintamallin** jalkauttaminen Turun seudun **kuntien liikenneturvallisuustyöhön ja koordinaattoritoimintaan.**



Liikennejärjestelmäsuunnitelman **ytimenä toimii** liikennejärjestelmän ja arjen toimintojen sujuvuus, liikenteen päästöjen vähentäminen ja **kestävän ja turvallisen liikenteen edistämistä koskevien tavoitteiden edistäminen.**

**Liikennejärjestelmästä halutaan kestävä ja vähäpäästöinen,** kilpailukykyinen ja vetovoimainen sekä **turvallinen ja terveellinen.** Näihin tavoitteisiin vastataan kehittämisteemoilla, joilla Turun kaupunkiseudusta halutaan tehdä viihtyisä jalankulku- ja pyöräkaupunki sekä vahva joukkoliikennekaupunki. **Tavoitteena on luoda liikenteestä turvallinen ja ohjata asukkaat viisaisiin valintoihin.** Näiden lisäksi kuljetuksista halutaan kustannustehokkaampia ja autoliikenteestä kestävämpää.

Muita yhteisiä kehittämistavoitteita lähestytään seuraavasti:

Kestävyyttä ja vähäpäästöisyyttä tavoitellaan esimerkiksi edistämällä fossiilivapaiden polttoaineiden ja teknologioiden käyttöönottoa.

**Kilpailukykyisyyteen ja vetovoimaisuuteen tähdätään jalankulku- ja pyöräkaupunkia rakentamalla** ja varmistamalla esim. runkoväylien, satamayhteysien ja joukkoliikenneväylien sujuvuutta.

**Turvalliseen ja terveelliseen päästään aktiivisella liikenneturvallisuustyöllä sekä parantamalla erityisesti kävelyn ja pyöräilyn, mopon ja mikroliikkumistapojen turvallisuutta.**

# Turun pyöräilyn kehittämisohjelma 2029

Turun pyöräilyn kehittämisohjelmalla 2029 tuetaan ilmastopolitiikan päätavoitetta. Päätavoitteena toimii hiilineutraali kaupunkialue vuoteen 2029 mennessä.

Kehittämisohjelman tavoitteet on sidottu muihin Turun seudun suunnitelmien tavoitteisiin. **Yhteisinä tavoitteina ovat esim. pyöräilyn ja jalankulun määrien kasvu vuosittain 2 %**, kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita voimakas parantaminen kaikkina vuodenaikoina ja riittävien henkilö- ja rahallisten resurssien varaaminen pyöräilyolosuhteiden kehittämiselle ja seurannan järjestämiselle.

**Pyöräilyn kehittämisohjelmassa lähes kaikkien toimenpiteiden tavoitteissa on mainittuna turvallisuuden lisääntyminen. Esimerkiksi selkeä verkostorakenne, kulkumuotojen erottelu ja oikea mitoitus parantavat liikenneturvallisuuden tilaa.**





Turun kaupunki:  
Kaupunkiympäristön palvelukokonaisuus  
Kasvatuksen ja opetuksen palvelukokonaisuus  
Vapaa-ajan palvelukokonaisuus  
Konsernihallinto

Varsinais-Suomen ELY-keskus